കൂടുതൽ നല്ല റോഡുകൾ

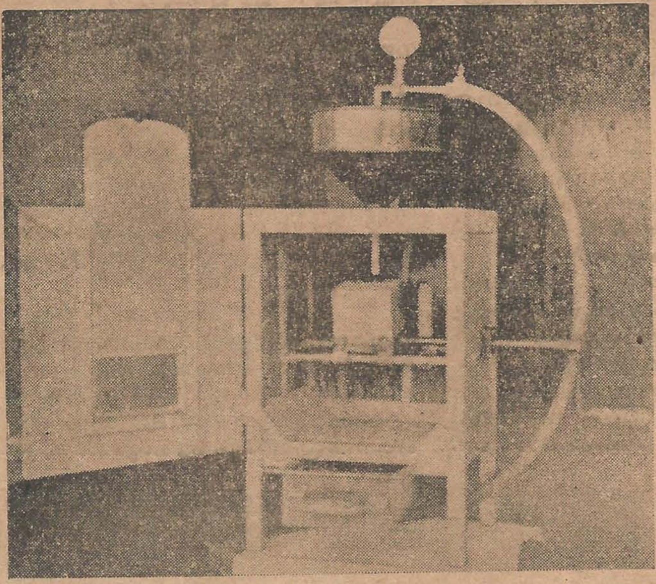
നമ്മുടെ നാട്ടിൽ പൊതുനിരത്തുകൾ ഒരു പ്രശ്നമാണ്; മണ്ണിന്റെ മാററങ്ങളും ജലാംശത്തിന്റെ ഏററക്കുറച്ചിലും തുടങ്ങി പലതും നിരത്തുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

കോന്നിയൂർ നരേന്ദ്രനാഥ്

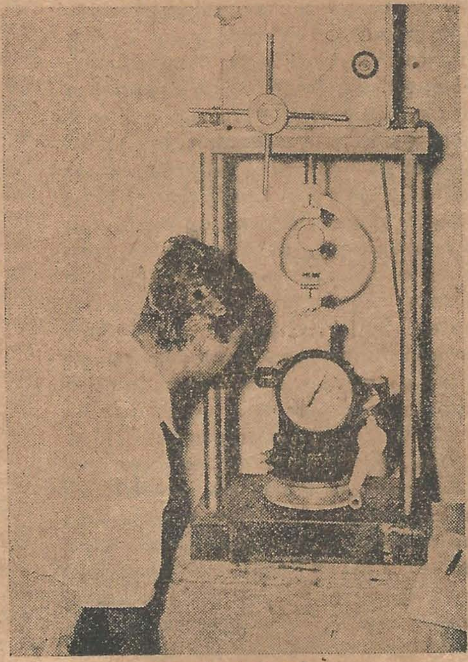
"റോഡുഗവേഷണമോ? കൊള്ളാം. റോഡിനെക്കുറിച്ച് എന്തിരിക്കുന്നു ഗവേഷണംനടത്താൻ? അതും ഒരു ദേശീയഗവേഷണാലയം സ്ഥാപിച്ച് ഭീമമായ തുക ചിലവാക്കി." "കേന്ദ്രറോഡുഗവേഷണാലയ"ത്തിന്റെ ഏററവും ഒടുവിലത്തെ റിപ്പോർട്ടുവായിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ അവിടെ കടന്നുവന്ന കുസൃതിക്കാരനായ ഒരു ചങ്ങാതി ചോദിച്ച വാക്കുകളാണ് മുകളിൽ ഉദ്ധരിച്ചത്. ഏതിനോടും അവജ്ഞയോടുകൂടി സമീപിക്കുന്ന മനഃസ്ഥിതിക്കാരനായ അയാളുടെ നിന്ദാശീലം ഇല്ലാത്തവരും ഒരുപക്ഷേ ചോദിക്കാവുന്ന സംശയംതന്നെ ആയിരിക്കും അതെന്ന് എനിക്കുതോന്നി. ആധുനികശാസ്ത്രത്തെ കൂട്ടുപിടിച്ചാൽ എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങൾ മേന്മയോടെ നടത്താനൊക്കും? ജീവിതത്തിന്റെ എല്ലാ മണ്ഡലങ്ങളിലും ശാസ്ത്രത്തിന് പ്രവേശനമില്ലേ? അടുക്കളയിലെ കാര്യങ്ങൾ മുതൽ അന്യഗ്രഹങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള കുടിയേററംവരെ അതിന്റെ പരിധിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടുകഴിഞ്ഞിട്ടില്ലേ?

ഭാരതത്തിന്റെ പുരോഗതിക്കുവേണ്ടി റോഡുവികസനപദ്ധതികൾ വിജയകരമായി നടപ്പിലാക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. റോഡുകളുടെ പ്രാധാന്യം നമ്മുടെ പഞ്ചവത്സരപദ്ധതിയിൽ അംഗീകരിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. മററുനാടുകളെ അപേക്ഷിച്ച് അടുത്തകാലംവരെ ഇവിടുത്തെ റോഡുവികസനപരിപാടികൾ സാവധാനത്തിലാണ് നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. പതിനൊന്നു ലക്ഷത്തില്പരം ചതുരശ്രനാഴിക വിസ്തീർണ്ണമുള്ള ഭാരതത്തിൽ 316,000 നാഴിക റോഡുമാത്രമാണ് ഉള്ളത്. ഇതിൽ ഏതാണ്ടു മൂന്നിലൊരുഭാഗം മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ ഉപയോഗത്തിന് ഉപകരിക്കുന്നവയുമല്ല. 94,000 ചതുരശ്രനാഴികയ്ക്കു 184000 നാഴിക നല്ല റോഡുള്ള ഇംഗ്ലണ്ടും മുപ്പതുലക്ഷം ചതുരശ്രനാഴികയ്ക്കു മുപ്പതുലക്ഷം നാഴിക റോഡുള്ള അമേരിക്കൻഐക്യനാടുകളും നില്ക്കുന്ന പന്തിയിലെത്തുവാൻ നമുക്ക് എത്രമാത്രം പരിശ്രമിച്ചാൽ സാധിക്കുമെന്നു ചിന്തിക്കുക. ജനസംഖ്യയെ അടിസ്ഥാനമാക്കിനോക്കിയാലും നമ്മുടെ നില തീരെ തൃപ്തികരമല്ല. ആയിരം ആളുകൾക്ക് ഇവിടെശരാശരി മുക്കാൽനാഴിക റോഡുപോലുമില്ല. ഇതേസമയം ആയിരംപേർക്ക് ഇംഗ്ലണ്ടിൽ 36 നാഴികയും, ഐക്യനാടുകളിൽ 21 (ഇരുപത്തൊന്ന്) നാഴികയും ആണുള്ളത്! മോഹൻജോദാരോ സംസ്കാരം നിലനിന്നിരുന്ന കാലത്തിനുമുമ്പുമുതൽ റോഡുഗതാഗതത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ള ഒരു രാഷ്ട്രത്തിന്റെ നിലയാണ് മുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ചത്! ചരിത്രാവശിഷ്ടങ്ങൾ വിളിച്ചുപറയുന്നുണ്ട് നമ്മുടെ പൂർവ്വികർ വിദഗ്ദ്ധന്മാരായ റോഡുനിർമ്മാതാക്കൾ ആയിരുന്നെന്ന്!

ഇവിടുത്തെ റോഡുകളുടെ ശോചനീയമായ നില പരിഹരിക്കുന്നതിന് സഹായിക്കുന്ന വിധങ്ങൾ കണ്ടുപിടിക്കുവാൻ നാടിന്റെ പലഭാഗങ്ങളിലും ആധുനികകാലത്ത് ഗവേഷണയത്നങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഈ പരിശ്രമങ്ങൾ തമ്മിൽ പരസ്പരബന്ധമോ ഇണക്കമോ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ഇങ്ങനെയുള്ള പരിശ്രമങ്ങൾക്കു വേണ്ട ഉത്തേജനവും ഏകീകരണവും കൈവരുത്തുവാനും പുതിയ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് കളം ഒരുക്കുന്നതിനുമായി ഡൽ



ഘർഷണവിരോധനിർണ്ണയോപകരണം—ഗവേഷണനിലയത്തിൽ നിർമ്മിച്ചത്. (Abrasion Resistence Cabinet)



സ്റ്റാബിലോമററർ.

ഉടനവിടണഞ്ഞതല്ലോ,
    തിരുമേനി;—മുട്ടാളന്മാർ!
അവനെയടിച്ചുവീഴ്ത്തി!!
    പിന്നെ.........യെന്തായോ!!
ഓർമ്മയററ ഞാനന്നൻ—
    നോക്കിയപ്പോൾ,—കൊട്ടാരത്തിൽ!
എന്റതോഴൻ!!—തിരുമേനി,
                    കനിയണമേ!!!"
    കരുണാർദ്രമാകുമീ—
        കന്യതൻ കഥകേട്ടു
    കരയും രാജാവേവം
        സാന്ത്വനമേകിമെല്ലേ.

"പൊറുക്കു സഹോദരീ.....!"
    —കിങ്കരന്മാരോടോതീ:—
"രഥമെങ്ങി, കന്യയെ—
    ഗ്രാമത്തിലാക്കു വേഗം!!"

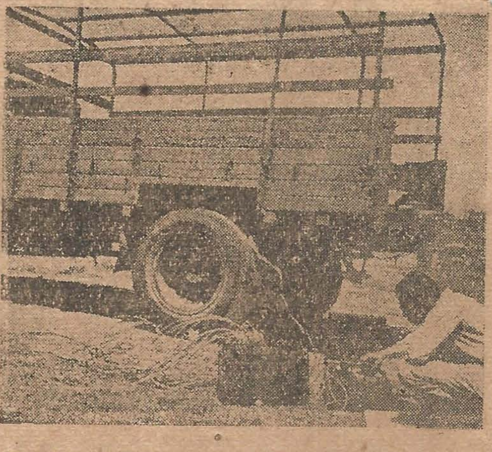
*   *   *

നീതിമാൻ പ്രതാപവാൻ
    ധർമ്മിഷ്ഠൻ രാജശ്രേഷ്ഠ—
നീവിധം വിശ്വഖ്യാതി
    നേടിയ മഹാഭാഗൻ
ചിന്തവിട്ടുണരവേ,—
    യാദീർഘനേത്രങ്ങളിൽ
ചിമ്മിയ കണ്ണീരിന്റെ
    മുത്തുകൾ നിലംതല്ലി!
മംഗളവൈവാഹിക—
    വേദിയിʻലിജിപ്തി'ലെ—
യംഗനാമണി രാജ—
    കന്യയെ വേൾക്കും നാളെ.
ദീനദീനമായ് വീണ്ടും
    ഏത്തടം പശ്ചാത്തപ്ത—
ദീർഘനിശ്വാസം നേടി—
    യാശ്വസിക്കയായല്ലം.

ബൈബിളിലെ ഒരു കഥയെ ആസ്പദിച്ച്.



കാൺക്രീററവഴിപ്പരപ്പിലെ ഊഷ്മാവിന്റെ വിവരങ്ങൾ തെർമ്മോകപ്പിൾസ് ഉപയോഗിച്ചു ശേഖരിക്കുകയാണ്.



വഴിപ്പരപ്പിൽ വാഹനങ്ങൾ നില്ക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന സമ്മർദ്ദം നിർണ്ണയിക്കുകയാണ്.

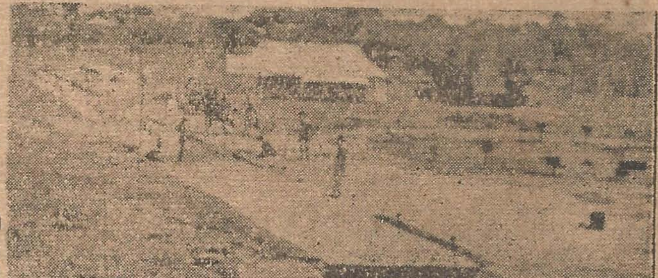
ഹിയിൽ കേന്ദ്രറോഡുഗവേഷണാലയം 1952-ൽ ഉൽഘാടനം ചെയ്യപ്പെട്ടു

കേന്ദ്ര റോഡുഗവേഷണാലയം നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നിരത്തുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ എല്ലാകാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചും മൗലികമായ ഗവേഷണങ്ങൾ ചെയ്തുവരുന്നു. പരീക്ഷണങ്ങളിൽ ഉപകാരപ്രദമായ വസ്തുക്കളും വഴികളും കാണുവാൻ ഇടയാകുമ്പോൾ അവ കൂടുതൽ കാര്യമായി, മാതൃകകൾ നിർമ്മിച്ചും മററും പ്രയോഗിച്ചുനോക്കി പ്രയോജനത്തിന്റെ തോതു നിർണ്ണയിക്കുക പതിവാണ്. പ്രവർത്തനക്ഷമതയെ ലക്ഷ്യമാക്കി ഗവേഷണക്രമങ്ങൾ വിഭാഗംതിരിച്ചാണ് നടത്തുന്നതു്. മണ്ണുവിഭാഗം, ബിററുമിനസ്സ് വസ്തുവിഭാഗം, കാൺക്രീററ്‌വകുപ്പ് റോഡുവിഭാഗം, ഗതാഗതയന്ത്രശാസ്ത്രം സാമ്പത്തികവിഷയങ്ങൾ സ്ഥിതിവിവരക്കണക്കുകൾ എന്നിവ ചേർന്നുള്ള വിഭാഗം, എന്നിങ്ങനെയാണ് വിഭാഗങ്ങൾ നിശ്ചയിക്കുന്നതെന്നുപറയാം. റോഡുനിർമ്മാണവസ്തുക്കളുടെ മഹത്വം സംബന്ധിച്ചുള്ള മൗലികഗവേഷണങ്ങൾ, വിവിധമണ്ണുകളെപ്പററിയുള്ള പഠനങ്ങൾ, മണ്ണിന്റെ ശക്തിതന്ത്രപഠനങ്ങൾ, (Soil Mechanics) റോഡുനിർമ്മാണോപകരണങ്ങളുടെ മാനദണ്ഡങ്ങളും മാതൃകകളും നിശ്ചയിക്കൽ, റോഡുഗവേഷണോപകരണനിർമ്മാണം, വിവിധപരിതഃസ്ഥിതികളിലുള്ള റോഡുകളെക്കുറിച്ചുള്ള പഠനം, ആവശ്യപ്പെടുന്നവർക്കു വേണ്ട സാങ്കേതികോപദേശസഹായം തുടങ്ങിയ പല കാര്യങ്ങളാണ് ഇവിടെ ശ്രദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതു്. കണ്ടുപിടിത്തങ്ങൾ നടത്തിയതുകൊണ്ടു കാര്യമില്ല. അതു് വേണ്ടവിധത്തിൽ പ്രയോഗത്തിൽവരുത്തണം. റോഡ് എഞ്ചിനീയറന്മാരുടേയും മററും ഉപയോഗത്തെ ഉദ്ദേശിച്ച് വിവരങ്ങൾ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിവരുന്നുമുണ്ട്. അതുപോലെ ഈ സ്ഥാപനത്തിൽ റോഡുനിർമ്മാണവിദഗ്ദ്ധന്മാർക്ക് പരിശീലനം നൽകുവാനുള്ള വ്യവസ്ഥയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു.

– റോഡിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഓരോ പ്രദേശത്തിനും അതതിന്റെ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഭാരതത്തെപ്പോലെ വൈവിധ്യം നിറഞ്ഞ ഒരു നാട്ടിൽ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് മൊത്തത്തിലൊരു പരിഹാരം കാണുക വിഷമമായിരിക്കുമല്ലോ. കേരളത്തിന്റെ കാര്യംതന്നെ എടുക്കുക. കുട്ടനാടൻ പ്രദേശങ്ങളിൽ റോഡുനിർമ്മിക്കുവാനുള്ള പ്രശ്നങ്ങളാണോ കിഴക്കൻ കുന്നിൻ പ്രദേശങ്ങളിൽ? മണ്ണിന്റെ മാററങ്ങളും അതിൽ അടങ്ങിയിട്ടുള്ള ജലാംശത്തിന്റെ ഏററക്കുറച്ചിലുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന പരിവർത്തനങ്ങളും, മഴയുടെ കൂടുതൽ കുറവുകൊണ്ട് സംജാതമാകുന്ന സ്ഥിതിവ്യത്യാസങ്ങളും, സാധനസാമഗ്രികളുടെ സമ്പാദന സൗകര്യങ്ങളും മററും നോക്കേണ്ടതു് അത്യാവശ്യമാണ്. ഇല്ലെങ്കിൽ പണ്ടാരാണ്ടു പറഞ്ഞതുപോലെ നമ്മുടെ റോഡുവെട്ട് ഒരു പാഴ്‌വേലയായിരിക്കും.

ഭാരതത്തിന്റെ പലഭാഗങ്ങളിലും നിരത്തുനിർമ്മാണത്തിന് കൊള്ളാവുന്ന കല്ലു കിട്ടാൻ എളുപ്പമല്ല. ചിലയിടങ്ങളിൽ തീരെയില്ലെന്നുതന്നെ പറയാം. പാറയും മേടുംകണ്ട് തഴമ്പിച്ച മലനാട്ടുകാരുടെ മനസ്സിൽ ഇതു് അത്ഭുതമുണ്ടാക്കിയേക്കാം. എങ്കിലും ഇതു പരമാർത്ഥമാണ്. ബോംബെസംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഉത്തരഭാഗങ്ങൾ, മദിരാശിയുടെ ചിലപ്രദേശങ്ങൾ, ആന്ധ്രാനാട്ടിലെ ചില ജില്ലകൾ, ഉത്തരപ്രദേശം, ബംഗാൾ, രാജസ്ഥാൻ തുടങ്ങിയ മിക്ക സ്ഥലങ്ങളിലെയും സ്ഥിതി മുകളിൽ പറഞ്ഞതാണ്. ഈ പരാധീനത മാത്രമല്ല, മിക്കവാറും പ്രദേശങ്ങളിലുള്ള മണ്ണ് ഉണങ്ങിയാൽ പാറപോലെയും നനഞ്ഞാൽ കുഴഞ്ഞു് മെഴുകുപോലെയും ആയിത്തീരും. ജലാംശത്തിന്റെ തോതുവ്യത്യാസംകൊണ്ട് ഉണ്ടാകുന്ന ഭാവവ്യത്യാസങ്ങൾ റോഡുനിർമ്മാണത്തിൽ പല പ്രശ്നങ്ങളും സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. അസ്ഥിരമായ മണ്ണുകളെ ആശ്രയിക്കുന്നതു് ആപല്ക്കരമാണുതാനും. ഇവയെ ബലമുള്ള സ്ഥിരമായ മണ്ണാക്കിമാററുവാനുള്ള വഴികൾ ഗവേഷണംനടത്തി കണ്ടുപിടിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കാലാവസ്ഥയിൽ വരുന്ന മാററങ്ങൾ സഹിച്ച് കേടുസംഭവിക്കാതെയിരിക്കുന്ന വഴിപ്പരപ്പ് (Road Surface) ഗതാഗതത്തിനനുസരിച്ചുള്ള ചുററുപാടുകൾക്കനുയോജ്യമായി വേണം ഉണ്ടാക്കുവാൻ. മണ്ണിന്റെ മാതൃകകൾ ശരിയായി പഠിച്ചശേഷമേ ഇതു ചെയ്യാവൂ. വെള്ളം കെട്ടിനില്ക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ റോഡുകൾ ഇടിഞ്ഞുതാണ് നശിക്കുന്നതു് സാധാരണമാണല്ലോ. ഇത്തരം ചുററുപാടിൽ കേടുണ്ടാകാതിരിക്കുവാനുള്ള വിധങ്ങൾ ഗവേഷണങ്ങൾകൊണ്ട് മനസ്സിലാക്കിയിരിക്കുന്നു.



മണൽപ്രദേശങ്ങൾക്കു പററിയ റോഡിന്റെ മാതൃക പരീക്ഷണാർത്ഥം നിർമ്മിക്കുകയാണ്.

കാളവണ്ടി പുരാതനകാലംതൊട്ട് ഉപയോഗത്തിൽ ഇരിക്കുന്ന ഒരു വാഹനമാണ്. ഗ്രാമീണപ്രദേശങ്ങളിൽനിന്ന് കാർഷികോല്പന്നങ്ങൾ കമ്പോളത്തിൽ എത്തിക്കുന്നതിന് ഇതു് നിർവ്വഹിക്കുന്ന പങ്ക് നിസ്സാരമല്ല. ഏററവും പിന്നോക്കംനില്ക്കുന്ന ഗ്രാമങ്ങളിലും പരിഷ്ക്കാരത്തിൽ മുൻപന്തിയിൽ എത്തിയിട്ടുള്ള പട്ടണങ്ങളിലും അതു് ഉപയോഗത്തിലിരിക്കുന്നുണ്ടുതാനും. നിരത്തിന്റെ പരപ്പിൽ കാളവണ്ടിച്ചക്രങ്ങളിലെ ഇരുമ്പുപട്ട വല്ലാത്ത ആയാസം നല്കുന്നുണ്ട്. ഈ ഇരുമ്പുചുററ് ഒരുപോലെയുള്ള സമ്മർദ്ദമല്ലതാനും ഏല്പിക്കുന്നതു്. വഴിപ്പരപ്പ് പെട്ടെന്ന് ചീത്തയാകുവാൻ ഇതു് ഇടവരുത്തുന്നു. റോഡിൽ കുണ്ടും കുഴിയും ഉണ്ടാക്കാത്ത കാളവണ്ടിച്ചാടുകൾ കണ്ടുപിടിച്ചാൽ ഇതു് വളരെ കുറയ്ക്കാം. ഇത്തരം ചക്രവും തണ്ടും (Wheel and Axile) രൂപപ്രാപിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമം നടക്കുകയാണ്. കാളവണ്ടികൊണ്ടുള്ള ഉപയോഗം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ ഇവിടുത്തെ ഗവേഷണങ്ങൾ സഹായിക്കുമെന്നു പ്രതീക്ഷിക്കുക.

ഗതാഗതകാര്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ചുള്ള സ്ഥിതിവിവരക്കണക്കുകൾ അതിപ്രധാനമായതാണ്. വികസനപദ്ധതികൾ ആസൂത്രണംചെയ്യുന്നതിന് മാത്രമല്ല ഗതാഗതനിയന്ത്രണങ്ങൾ ആവശ്യത്തെ ആസ്പദ

പുസ്തകങ്ങളെപ്പററി

മൂന്നു ഭാഷാകവികൾ

പി. ഭാസ്കരനുണ്ണി

എന്തും സ്വന്തം ഹൃദയത്തിൽ കണ്ടു പറയുക, അതും ഹൃദയസ്പർശിയാംവിധം സത്യസന്ധമായി പറയുക—പി കെ. യുടെ വ്യക്തിത്വവിശേഷമാണതു്. ആശയാവിഷ്കരണത്തിലും പ്രതിപാദനരീതിയിലുംകൂടി ആ വ്യക്തിത്വം തലയുയർത്തിനില്ക്കുന്നതു് അദ്ദേഹത്തിൻെറ സാഹിത്യവിലാസരംഗങ്ങളിലെവിടെയും കാണുവാൻ കഴിയും. 'ശൈലിതന്നെ വ്യക്തി' എന്നു് ഇംഗ്ലീഷിൽ ഒരു ചൊല്ലുണ്ടു്. മലയാളത്തിൽ—വിശേഷിച്ചും കഴിഞ്ഞകാല മലയാളസാഹിത്യമണ്ഡലങ്ങളിൽ—മുൻചൊന്ന ചൊല്ലിൻെറ പൊരുളിനെ അന്വർത്ഥമാക്കുന്ന സാഹിത്യസംഭാവനകൾ വളരെ വിരളമായിരുന്നുവെന്നുള്ളതിൽ രണ്ടു പക്ഷം കാണുകയില്ല. പദ്യത്തെ വിട്ടു്, ഗദ്യത്തെസംബന്ധിച്ചാകുമ്പോൾ അതു കൂടുതൽ അർത്ഥവത്തും സത്യഗർഭവുമാണു്. സ്വന്തം വ്യക്തിമുദ്ര അണിയിച്ചു്, ഭാഷയെ വേണ്ടവിധത്തിൽ സ്വാധീനപ്പെടുത്തി, അക്കാലങ്ങളിൽ അസുലഭമായിരുന്ന ഒരപൂർവ്വശാഖയിലേക്കു്—നിരൂപണപ്രസ്ഥാനത്തിലേക്കു—കനമുള്ള സംഭാവനകൾ നൽകി പോഷിപ്പിച്ച സാഹിത്യപഞ്ചാനനനെ അത്തരുണത്തിലാണു് നാം ആദരസമന്വിതം സ്മരിക്കുന്നതു്.

കവിതയിലെ രസചാതുരി, കവിയേക്കാൾ വിമർശകനായിരിക്കും അനുഭവിക്കുക. ഇച്ചു് ഇന്നുവരെ കളങ്കംപററിയിട്ടില്ലാത്ത ഒരു നേരാണു്. ആർക്കും അഭിപ്രായാന്തരമുണ്ടാകാനും വഴിയില്ല. രസികനും പ്രതിഭാശാലിയും പണ്ഡിതനുമായ വിമർശകൻെറ കാവ്യാനുഭവരസം മററുള്ളവർക്കും രസകരവും പ്രയോജനകരവുമത്രെ. അതുമൂലം അതു മറെറാരു സാഹിത്യസൃഷ്ടിക്കു കാരണംകൂടിയാകുന്നു. എന്നാൽ അത്തരം സരസങ്ങളായ നിരൂപണഗ്രന്ഥങ്ങൾ മലയാളത്തിൽ ഇന്നും ദുർല്ലഭമാണു്. പണ്ടത്തെ കഥ പിന്നെ പറയാനുമില്ല. ഏ. ആറിൻെറ 'കാന്താരതാരക'വും, 'രാജരാജീയ'വും, കുമാരനാശാൻെറ 'നിരൂപണ'ങ്ങളും, നമ്പ്യാർവീടൻെറ 'സാഹിത്യസാര'വും കഴിച്ചാൽപ്പിന്നെ അന്നു നിരൂപണഗ്രന്ഥങ്ങളുടെ കാര്യം കഷ്ടിയായിരുന്നു. ആ വിടവു നികത്തിയതു് പി. കെ. യുടെ തൂലികയാണു്.

ഒട്ടെങ്കിലും ലക്ഷണയുക്തമായ ഒരു വിമർശപ്രബന്ധം ആദ്യമായി ഭാഷയ്ക്കു നല്കിയതു് സാഹിത്യപഞ്ചാനനനാണു്. അദ്ദേഹത്തിൻെറ പ്രഖ്യാതങ്ങളായ മൂന്നു പ്രബന്ധങ്ങളും—തുഞ്ചത്തെഴുത്തച്ഛൻ, കുഞ്ചൻ നമ്പ്യാർ, ചെറുശ്ശേരി—പ്രാചീനകവികളെക്കുറിച്ചാകയാൽ പൂർണ്ണമായ നിഷ്പക്ഷത പാലിക്കുവാനും സാധിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ഈ മൂന്നു കവികളേയുംപററിയുള്ള വിശദവും സുഖദവുമായ വിമർശനങ്ങളാണു് 'മൂന്നു ഭാഷാകവികൾ' എന്ന പുസ്തകത്തിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നതു്. സാഹിത്യപഞ്ചാനനൻ പി. കെ. നാരായണപിള്ളയുടേതെന്നു പറഞ്ഞതുകൊണ്ടു് ഗ്രന്ഥത്തിൻെറ പഴക്കം അനുക്തസിദ്ധമാണു്. എന്നാൽ ഇന്നും പുതുമയുടെ പ്രകാശവും വെണ്മയുംപരത്തുന്ന പ്രസ്തുത പ്രബന്ധങ്ങൾ ഒരുമിച്ചു പ്രകാശിതങ്ങളായതിൽ നാം കൃതാർത്ഥരാണു്.

'ലിറററി ക്രിററിസിസ്'മെന്നു പറയുന്ന സാഹിത്യവിമർശരൂപത്തിലാണു് 'മൂന്നു ഭാഷാകവികൾ' എന്ന ഗ്രന്ഥം രചിച്ചിരിക്കുന്നതു്. കവികളെപ്പററി, കാലഗണന തുടങ്ങിയ പ്രസ്താവങ്ങൾ കഴിഞ്ഞതിനുശേഷം കാവ്യഗാത്രത്തെ അവതരിപ്പിച്ചു്, ഗുണദോഷചിന്തനംചെയ്തു്, വിമർശകൻെറ സുചിന്തിതവും സുസൂക്ഷ്മവുമായ ആശയപ്രകാശനത്തോടെ ഓരോ പ്രബന്ധവും അവസാനിക്കുന്നു. ഒടുവിൽ മൂന്നു ഭാഷാകവികളേയുംപററി—പൂർണ്ണമായ വിശകലനവിചക്ഷണതയോടുകൂടിയല്ലെങ്കിലും—പൊതുവേ, ഹൃദയാഭിരാമമായ ശൈലിയിൽ സൂക്ഷ്മരേഖകൾകൊണ്ടൊരു ചിത്രണം നടത്തിയിട്ടുമുണ്ടു്. അവ വായിക്കുമ്പോൾ, പ്രത്യേകിച്ചും 'തുഞ്ചത്തെഴുത്തച്ഛ'നും 'ചെറുശ്ശേരി'യും വായിക്കുമ്പോൾ വായനക്കാരനെക്കൊണ്ടു് അവനറിയാതെതന്നെ, പഴയ നീലകണ്ഠപാദരുടെ ആവാക്കുണ്ടല്ലോ, 'അഹം സാഹിത്യപഞ്ചാനനഃ' അതുച്ചൈസ്തരം പറയിക്കും. മൂന്നു ഭാഷാകവികളേയു പററിയുള്ള സർവ്വസ്പർശിയായ ഭാഷയിലെ പ്രഥമപ്രബന്ധംകൂടിയാണിതു്. അങ്ങിനെയും ഇതിനൊരു മെച്ചമുണ്ടു്.

ഗ്രന്ഥത്തിൽ ആദ്യമായി കൊടുത്തിരിക്കുന്നതു് മലയാളഭാഷയുടെ പിതാവായ തുഞ്ചത്തെഴുത്തച്ഛനെക്കുറിച്ചുള്ള പ്രബന്ധമാണു്. സാഹിത്യഗുണംകൊണ്ടു്, ഏററവും സർവ്വോൽക്കർഷമർഹിക്കുന്നതും ഈ പ്രബന്ധമാണു്. മൂന്നു പ്രബന്ധങ്ങളുടേയും രചനാകാലം നോക്കുകയാണെങ്കിൽ അവസാനമായാണു് പി. കെ. ഇതെഴുതിയതു്. ആദ്യം കുഞ്ചൻനമ്പ്യാർ, പിന്നെ ചെറുശ്ശേരി, അങ്ങിനെയാണു് രചനയുടെ കാലഗണന. എങ്കിലും എഴുത്തച്ഛൻ ആദ്യം കൊടുത്തതു് ഉചിതമായിട്ടുണ്ടു്. മററു രണ്ടു പ്രബന്ധങ്ങളും, പിന്നെ പലതും എഴുതി പഴക്കംവന്ന വിരലിൻെറ കലാവിരുതുകൾ അതിലെ അതിസൂക്ഷ്മങ്ങളായ ഭാഗങ്ങളിൽപോലും പ്രത്യക്ഷമാണു്.

എഴുത്തച്ഛൻെറ കാലം, നാമം, കൃതികൾ എന്നിങ്ങനെ തുടങ്ങി, അതിലെ ഭദ്രമായ ഭാഷാപ്രയോഗചാതുരിയേയും രസഭാവങ്ങളേയുംവരെ ഇതിൽ വിശദമായി ചർച്ചചെയ്തു പതിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു. കാലവും നാമവും നിശ്ചയിക്കുന്നതിൽ പി. കെ. പ്രദർശിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന പ്രാഗത്ഭ്യം അസാമാന്യവും ഒരു പ്രാധാന്യവാകരണചന്തമുള്ളിലുമായിട്ടുണ്ടു്. മൂന്നു കവികളുടെയും കാലഗണനയിൽ മററു നിരൂപകന്മാരും ഗവേഷകന്മാർപോലും പി. കെ. നാട്ടിയ നാഴികക്കല്ലിനു ചുററുമേ ഇന്നും വട്ടമിട്ടുന്നുള്ളു. എതിരഭിപ്രായങ്ങൾക്കു പ്രത്യുത്തരം നല്കുമ്പോഴുള്ള അദ്ദേഹത്തിൻെറ ബുദ്ധിമാനവും തെളെറന്നുകണ്ടാൽ അതു് 'അ

മൂന്നു ഭാഷാകവികൾ—സാഹിത്യ പഞ്ചാനനൻ പി. കെ നാരായണപിള്ള—സാഹിത്യപരിഷത്സഹകരണസംഘം—എറണാകുളം. വില രൂപ 3.

മാക്കി ഏർപ്പാടുചെയ്യുവാനും വേണ്ടതാണവ. സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം പട്ടണങ്ങളിൽ വർദ്ധിച്ചുവരികയാണു്. മററു വാഹനങ്ങൾ സഞ്ചരിക്കുന്ന നിരത്തുകൾതന്നെയാണു് ഇവരും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതു്. ഇതു റോഡപകടങ്ങൾക്കു് ഇടവരുത്തുന്നുണ്ടു്. ഡൽഹിയിൽ വാഹനയാത്രക്കാരിൽ അറുപതുശതമാനം സൈക്കിളുകാരാണു്. റോഡപകടങ്ങളിൽ മുപ്പതുശതമാനത്തിനും ഉത്തരവാദികൾ ഇവർതന്നെ. അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുവാനും ഗതാഗതക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുവാനും വേണ്ടി റോഡുഗവേഷണസ്ഥാപനത്തിൽ പഠനങ്ങൾ നടത്തുന്നുണ്ടു്. റോഡപകടങ്ങൾ ആണ്ടുതോറും വർദ്ധിക്കുകയാണു്. ഡൽഹിയിൽ 1948-ൽ ആകെ 281 അപകടങ്ങളുണ്ടായി 58 മരണങ്ങൾ സംഭവിക്കുകയുംചെയ്തു. 1955 ആയപ്പോഴേയ്ക്കു് അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം 1179 ആയി വർദ്ധിച്ചു. അതിൽ 112 പേർക്കു് ജീവഹാനിയും സംഭവിച്ചു. കവലകളിലെ അപകടങ്ങളിൽ 53 ശതമാനം മോട്ടോർ യാത്രക്കാർക്കാണു് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളതു്.

റോഡിൽക്കൂടി സഞ്ചരിക്കുന്നവരുടെ മനഃശാസ്ത്രം പഠിക്കുന്നതു് രസകരമായ കാര്യമാണു്. അവരുടെ പെരുമാററസ്വഭാവങ്ങളെ വിശകലനംചെയ്തു് റോഡു് സിഗ്നലുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതും നിയന്ത്രിക്കുന്നതും നന്നായിരിക്കുമല്ലോ. ഇതു് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുവാൻ ഇടവരുത്തുകയും ചെയ്യും. ഒരു കവലയിലെ കണക്കുകൾ നമുക്കു് പരിശോധിക്കാം. കാൽനടക്കാരിൽ അറുപത്തിനാലുശതമാനവും ട്രാഫിക്കു് സിഗ്നലുകൾ ശ്രദ്ധിക്കാറില്ല. അതിനാൽ മററു വാഹനങ്ങൾ പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ അതു കൂട്ടാക്കാതെ സഞ്ചരിക്കും. എന്നാൽ അവരുടെ യാത്രയ്ക്കു് തടസ്സമുണ്ടാകത്തക്ക ഏർപ്പാടുകൾ സന്ദർഭാനുസരണം ചെയ്തപ്പോൾ അവരുടെ ഇടയിലെ അപകടങ്ങൾ 17 ശതമാനമായി കുറയുകയുണ്ടായി!

റോഡുഗവേഷണനിലയത്തിൻെറ എല്ലാവിഭാഗങ്ങളിലുമുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളെ ഇവിടെ സ്പർശിക്കുവാൻ സാധിക്കുന്നതല്ല. എങ്കിലും മുകളിൽ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളിൽനിന്നു് അതിൻെറ ഏകദേശരൂപം ഊഹിക്കുവാൻ വിഷമമില്ലെന്നു വിശ്വസിക്കുന്നു.